DE PAARDETRAM TE ZANDVOORT

Omstreeks 1870 begon het vissersdorpje Zandvoort zich te ontplooien tot een, toen nog bescheiden, badplaats. De hotelaccommodatie nam toe, doch niet in die mate dat aan alle hotelgasten een onderdak kon worden geboden. En dat werd weer aanleiding voor de Zandvoortenaren om gedurende de zomermaanden in dit tekort te voorzien door of hun gehele huis of een gedeelte ervan aan badgasten te verhuren. Met de ingebruikneming op 3 juni 1881 van de spoorlijn van Haarlem naar Zandvoort was de weg geopend voor de verdere ontwikkeling van het dorp.

Deze spoorlijn is kennelijk een stimulans geworden voor de aanleg van een elektrische trambaan, die van de Passage tegenover het eerste spoorwegstation naar het Park Kostverloren liep. Daartoe was op 10 mei 1882 ten overstaan van notaris Mr. J. F. Wertheim opgericht de **Electrische Tramweg-Maatschappij Zandvoort** (ETMZ), gevestigd te Amsterdam, welke zich ten doel had gesteld de totstandbrenging van een tramweg over een lengte van 1240 meter met een spoorwijdte van 1000 mm.
Met grote voortvarendheid ging men aan de slag en op 9 juni 1882 werd de dienst geopend om reeds op 1 oktober van datzelfde jaar definitief te worden gestaakt. In de tussenliggende maanden had de tram meer stil gestaan dan gereden. De teleurgestelde aandeelhouders, aan wie een dividend van 10 tot 20% in het vooruitzicht was gesteld, kozen tijdens een vergadering in februari 1883 een nieuw bestuur. Aan Ir. E. J. J. Kuinders, een der commissarissen der ETMZ werd de concessie overgedragen. maar die deed er voorlopig niets mee.

In een op 27 juni 1884 te Amsterdam gehouden aandeelhoudersvergadering van de ETMZ werd het besluit goedgekeurd de naam van de vennootschap te wijzigen in '**Tramweg-Maatschappij Zandvoort**' en enige wijzigingen aan te brengen in de akte van oprichting van de ETMZ, zonder overigens deze maatschappij te liquideren. waardoor er in feite twee tramwegbedrijven waren.
De nieuw opgerichte TMZ had inmiddels contact opgenomen met Ir. Sanders, een man van wie mag worden gezegd dat hij in ieder geval verstand had van tramwegzaken.
Onder diens leiding werden een aantal veranderingen aangebracht: in plaats van een elektrische tram zou een paardetram in exploitatie worden genomen, de spoorwijdte werd teruggebracht tot 750 mm en het eindpunt van de lijn kwam te liggen bij Villa Evelina. Zo kreeg Zandvoort haar eerste paardetram.

Op 4 juli 1884 werd de dienst geopend. De tram vertrok van de Passage – een grote overdekte galerij met 26 winkels, aan het einde waarvan het in die jaren bekende hotel Kurhaus was gelegen – passeerde de Dr. Mezgerstraat,Burgeneester Engelbertsstraat, in welke straat de remise lag, kruiste de Hoogeweg tegenover het Groot Badhuis en eindigde bij Villa Evelina.

De dienst werd slechts gedurende de zomermaanden geëxploiteerd. De TMZ be-


Plan van
BAD-ZANDVOORT.
NOORDZEE
NOORDZEE
Gasfabriek
Halte
naar Haarlem
Kostverloren
Straatweg

schikte over 2 dichte wagens, beide gebouwd door de firma Beijnes te Haarlem, de eerste in 1884 en de tweede in 1885.

In de op 2 juni 1886 in het gebouw 'Eensgezindheid' te Amsterdam gehouden aandeelhoudersvergadering van de TMZ werd medegedeeld, dat de vennootschap een ongunstig jaar achter de rug had, veroorzaakt door de slechte zomer van 1885 en het uitblijven van een subsidie van de gemeente Zandvoort. De gegarandeerde 4% dividend op de preferente aandelen was niet haalbaar en men kon slechts 2½% uitkeren. Gedurende de volgende jaren was de TMZ in staat 3% dividend uit te keren op de aandelen. Hiermede begonnen de moeilijkheden voor de maatschappij, want de aandeelhouders van beide maatschappijen – de ETMZ en de TMZ – eisten dividend op. Zulks was uiteraard niet mogelijk en er ontstond een onhoudbare toestand voor de TMZ. Pas op 1 april 1889 werd besloten de ETMZ te ontbinden en de concessie alsmede de bezittingen over te dragen aan de TMZ. Voor verdere levensvatbaarheid van deze maatschappij was het inmiddels te laat geworden en op 23 september 1889 werd het eerste paardetramtijdvak in Zandvoort afgesloten.

Gedurende een periode van vijf jaren bleef Zandvoort verstoken van plaatselijk vervoer.

Een nieuw begin.
De **Buffet-Maatschappij 'E Pluribus Unum'**, waarmede wij reeds kennis hebben gemaakt op de paardetramlijn Beverwijk – Wijk aan Zee en die in Zandvoort het befaamde hotel d'Orange (het vroegere hotel Kaufmann, waar Keizerin Elisabeth van Oostenrijk in 1884 met haar gevolg vertoefde) exploiteerde, werd de nieuwe eigenaar van de tweede paardetramlijn. In de vergadering van de raad van Zandvoort van 1 juni 1894 werd besloten de oorspronkelijk aan Ir. Sanders toegekende subsidie van *f* 100,– per jaar gedurende 5 jaren, aan EPU over te dragen. De trambaan van de TMZ, welke vroeger achter de terreinen van het hotel d'Orange was gelegen, is in de maand mei 1894 verlegd, waardoor het eindpunt van de tram langs het hotel kwam te liggen. De oorzaak van de verlegging was gelegen in het feit, dat de eigenaar van hotel Driehuizen weigerde vergunning te verlenen tot het berijden van zijn gronden. De heer Driehuizen stelde dit afhankelijk van een geheel andere vergunning, maar die viel buiten de competentie van de gemeente Zandvoort.

EPU nam van de TMZ over: 2 wagens, 3 paarden, rails, remise en stal. De lengte van de trambaan, welke evenals bij de TMZ gedurende de zomermaanden werd bereden, bedroeg 827 meter. De dienst nam een aanvang op 10 juni en werd beëindigd op 17 september 1894. Het aantal vervoerde passagiers bedroeg 9358 met een opbrengst van *f* 701,85½. Het vervoer liep helaas voor EPU terug: in 1899 maakten nog slechts 8821 passagiers gebruik van de tram en de inkomsten bedroegen dat jaar *f* 621,07½.

De echte Zandvoortenaren maakten te weinig gebruik van de tram. EPU exploiteerde de tramlijn dan ook in hoofdzaak voor het vervoer van haar eigen gasten van het station naar het hotel en omgekeerd. In de tweede helft van de maand juni 1901 werden nog maar 488 passagiers vervoerd! In dat jaar werd de dienst per 19 september gestaakt, hoewel er in hotel d'Orange nog een 15-tal gasten verbleef. Men vond het kennelijk niet meer de moeite waard om voor deze gasten de tram te laten rijden.

Het materieel.

Het op de EPU-lijnen te Zandvoort en Beverwijk – Wijk aan Zee rijdende materieel is in de loop der jaren nogal aan mutaties onderhevig geweest, waardoor de gang van zaken soms moeilijk te volgen is.

EPU begon de dienst te Zandvoort met de dichte wagen nr. 1 van de TMZ en de open wagen nr. 11 ex NHT.

De dichte wagen TMZ nr. 2 is in 1894 naar Sloterdijk overgebracht en heeft daar tot 1905 gereden, toen de lijn Amsterdam-Sloterdijk door de gemeente Amsterdam werd aangekocht. In 1906 is deze wagen gesloopt. In de plaats van wagen nr. 2 kwam het hiervoor genoemde open paardetramrijtuig nr. 11 van de NHT (= ex 157 AOM) van Sloterdijk naar Zandvoort. In 1900 verhuisden de dichte wagen nr. 1 en ex nr. 11 NHT naar de lijn Beverwijk – Wijk aan Zee. De van de RTM afkomstige dichte wagen nr. 116 en de open wagen nr. 151 kwamen er voor in de plaats.

Gedurende de jaren 1901 tot en met 1903 heeft de RTM de EPU-lijn te Zandvoort geëxploiteerd. In 1904, nadat de RTM zich uit Zandvoort en Beverwijk had teruggetrokken, verhuisde wagen nr. 151 weer naar Beverwijk en kreeg daar het nummer 15. Zandvoort kreeg een dichte wagen terug uit Beverwijk, die onder nr. 2 heeft dienst gedaan. Tenslotte mag worden aangenomen, dat wagen nr. 116, ook afkomstig van de RTM en aan EPU verkocht, in Zandvoort onder nr. 1 is blijven rijden.

In 1907 maakte het eerste spoorwegstation plaats voor het huidige, dat een stuk zuidelijker en dichter bij de dorpskern kwam te liggen. De afstanden van dit nieuwe station naar het strand en de grote badhotels werden nu zo gering, dat de paardetram geheel overbodig was geworden. Dit betekende dan ook het einde van de tram, welke op 31 augustus 1907 voor het laatst reed en waarmede het tweede paardetramtijdvak werd afgesloten.

ZANDVOORT



Zandvoort was tegen het einde van de vorige eeuw druk bezig zich te ontwikkelen van het kleine vissersplaatsje tot befaamde badplaats en telde reeds een aantal gerenommeerde hotels. Eén van die hotels, hoewel niet tot de grootste gerekend, was eigendom van de uit een echt Zandvoorts geslacht stammende W. Driehuizen. Het hotel was vlak bij zee gelegen. Men kon bij hem abonnementen verkrijgen voor zeebaden, douches en binnenbaden. Tevens trad Driehuizen op als verhuurder van paarden en rijtuigen, alsmede van badkoetsen. Tarief voor één badkoets was ƒ 0,50, voor 25 badkoetsen ƒ 10,–.
Wij zien hier het open paardetramrijtuig ex nr. 11 NHT (= ex 157 AOM), dat EPU van de TMZ had overgenomen en dat in 1894 van Sloterdijk naar Zandvoort was overgebracht. In 1900 verhuisde het nogmaals, nu naar de EPU-lijn Beverwijk- Wijk aan Zee.
Niet op de foto is te zien, dat de tramlijn nog doorloopt tot rechts naast het hotel Driehuizen.